

令和5年度 第3回鳥取県公共事業評価委員会 議事録

- 1 日時 【会議】 令和5年9月12日（火） 9:00～15:30
- 2 場所 【会議】 県庁 議会棟3階 特別会議室
- 3 出席者 【委員】 猪迫会長、唐澤会長代理、南野委員、白石委員、上野委員
村江委員
【説明者】 西田農地・水保全課室長
近藤県産材・林産振興課長
村尾河川課長
西土井道路建設課長
【事務局】 澤会計管理者、横山工事検査課長ほか工事検査課職員
【傍聴者等】 建設工業新聞記者 計1名
- 4 概要
 - (1) 開会・会議の成立
 - ・10名中6名の委員の出席（過半数出席）により、令和5年度第3回評価委員会が成立する旨の報告。
 - (3) 議事録署名委員の指名等
 - ・会長が、南野委員と村江委員を議事録署名委員に指名。
 - ・会議内容を非公開とする特段の理由はなく、公開を決定。
 - (4) 評価対象事業の概要説明、質疑等
 - 【概要説明】
 - 県営畑地帯総合整備事業（名和3期地区）
西田事業担当室長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。
 - 県営森林環境保全整備林道事業（中ノ津線）
近藤事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。
 - 県営森林環境保全整備林道事業（窓山線）
近藤事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。
 - 大規模特定河川事業（塩見川）
村尾事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。
 - 一般国道313号道路改築事業（倉吉道路）

西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。

○一般国道313号道路改築事業（倉吉関金道路）

西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。

○一般国道181号道路改築事業（江府道路）

西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて詳細説明。

【質疑応答】

○県営畑地帯総合整備事業（名和3期地区）

（会長）

農道交通量のところで、スライド7枚目です。考え方はすごくよくわかったが、計画の方で、これまで整備することによってこれまで通れなかった大型トラック等が入れるようになったことで、計画の方では作付面積×単収×1台当たりの車載量で、延べ台数を計画で出していく。これで大型トラックへの車種変換などがあって、それをもとに計算していくと。その時に大型トラックと、小型トラックと軽四トラックの比率はどうやって出すのか。

（事業担当課）

例えば芝の場合だと、営農センターとか地域の方とか、そういったところに聞き取りを行い、どういう車種になるのか、今までは小型トラックが主だったが、今後は大型の10トン、大型の4トンが6：4の比率で、小型トラックから大型に変わるという形で検討している。

（会長）

聞き取り調査の結果に基づいて配分しているということで承知した。

（委員）

細かいところだが、9ページの下の方で、④の計画の式ですが、1-③でなく1+③ではないか。

（事業担当課）

指摘のとおりであり、資料が間違っている。

（委員）

品質向上効果と作物生産効果だが、作物生産効果は全体の重量が増える、品質向上効果は一個当たりの重量が増えるということか。

（事業担当課）

単価が上がるのが品質向上効果である。梨であれば、例えば水を与えなければLサイズが主流になるが、水を与えることで、2Lサイズになり、Lから2Lに変わるのが品質向上効果である。Lしか取れなかったものが、2Lが出てくるということで、収量も重量的には増えるが、それが作物生産効果になる。

(委員)

単価が上がるのは梨と白ネギだけなのか。作物生産効果だといろいろ出てきていたが。

(事業担当課)

作物生産効果では、スイカやキュウリといったものも見込んでいるが、この地区ではあまり大量に作ってなく、主要になるのが梨とネギである。品質向上効果については、単価が上がる部分は梨と白ネギしか見込んでない。

(委員)

品質向上効果の低下について、この低下が、金額差が小さくなったためだというような回答だったが、なぜこの金額差が小さくなっているのかという点と、今後そうした金額差っていうのはさらに小さくなっていくと予想されるのか、それともそういう予想は全く立たないのかということを知りたい。

(事業担当課)

単価が上がらなかった理由について、どういう状況で上がらなかったのか、そこまでの分析はできていない。結果的にこういう状況だったということで、単価を見ている。ネギでいけば、Lとかというサイズはやっぱり夏場の需要というのはなかなかなく、焼き鳥のネギマとかによく使われるのだが、要はコロナがあり、外食系とか、結局冷凍食品となると、国産でなく外国産が入ってきて、需要の方が減ったということがあるのかと、憶測だがそう感じている。

品質向上効果の将来予測も、なかなか予測ができない。ただ鳥取県として、食パラダイスと銘打って、農産物とか一生懸命PRし、いろいろな場面で売り込みをしていくこともあり、コロナ禍もある程度元に戻り、外食系の需要と増えてくると、勝手な私の判断になるが、前の1.14だとか1.08に近づけるような感じに戻ることを期待している。

(会長)

単価は市場が決めるようなところがあり、なかなか予想はどの分野でも難しく、これは計算のところは適当に決めたわけではなく営農センターの聞き取りをベースにしたということで、その関係までは、ちょっとわかりかねるということ。

(事業担当課)

主要サイズが下がり、やはり購買力が下がっていると思うが、その原因が何かというは承知していない。

(委員)

作物生産効果とか品質向上効果のところ、対象の作物がそれぞれ全然違うが、これは同じ表を作る中で、対象とするものが変わるというのは、普通このような計算をするものなのか。

(事業担当課)

効果を見込めるものと、やはり見込めないものがあり、例えば梨やネギは、灌水することによって効果ははっきり研究されているものもあれば、やはりまだその効果がなかなか表に出にくい。水を与えることにより品質が向上する部分もあるが、その効果がどれだけ見込めるのかがわからない、未知数なところがある部分については、効果算定から除外している。

(委員)

それは統一する必要はないということでよいか。

(事業担当課)

統一しないといけないというルールはない。

(会長)

今の質問に対する回答としては、要するに芝はもう今すでに灌水しないと維持できないので、灌水の設備をやりやすくしたところで生産効果自体は出ない。そこは、営農効果の方に出てくるという話でよいか。

(事業担当課)

はい。水を与えなかったら枯れてしまう。

(会長)

ものによっては水を与えることにより品質向上とか見込める、見込める分は見込むけど見込めないものは見込めないということでよいか。

(事業担当課)

見込めない部分は当然見込まないし、その見込みが立たないということ。見込めるとははっきりわかっているものだけを今は上げている。

(会長)

費用対効果の考え方のところで、費用の方だが、先ほど説明があったその他費用のところ
で関連事業費とかを入れている。それで分母の方が大きくなっていくわけだが、今回の場合
だと名和地区なのでということで、3期だけじゃなくて他のところも組み込むということ
はわかる。これで、ダムも費用も説明では組み込むと言っているが、ダムができることによ
る便益は見込んでいないがよいか。水が来るからということか。

(事業担当課)

景観効果とか、ダムができることによって、洪水吐から水が鱗のように流れる景観効果と
かそういったものも見込めるが今回は見込んでない。ただ、総費用の方には、このダムにか
かった費用、それはダムにかかる中山地区であるとか、今もう整理が終わった大淀地区であ
るとか、そういったものを全部の面積で割って、名和地区の比率で総費用の中にダムの費用
も入っている。

(会長)

ダムの費用そのままを入れているのではなく、比例配分的に、この地区の面積的に応分負
担みたいな感じで、何%分が名和地区の費用負担だという考え方で組み込んでいるという
ことでよいか。

(事業担当課)

はい。

(会長)

質問等尽きたようなので、審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

この事業については、出された宿題を適切に回答し、特段の大きな宿題も出ていないこと
から、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりま
とめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、名和3期地区の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

○県営森林環境保全整備林道事業（中ノ津線、窓山線）

<中ノ津線に係る質疑>

(会長)

林道整備の必要性は、林業に対する貢献、林業振興という意味でも林道整備して機械化を図っていかないといけないことはよく理解できた。費用対効果の計算では林業に直接貢献できる便益よりも、森林整備、いわゆる森林環境がもたらす便益の方が大きく出てくる。これについて県はどう考えているか。

(事業担当課)

林道を整備することによって移動時間の短縮等が木材生産等便益で評価される。ただ、林道は国道や県道に比べると時間短縮の効果はそれほど上がってこない。森林整備については、林道整備を行うことで加速化される。森林の持つ機能は一つではないことから、森林整備を行うと様々な便益がカウントされ、必然的に評価が高くなるものとする。

(会長)

そうであれば森林整備の便益のところをもう少し詳しく説明してほしい。

(委員)

維持管理費について、2018年の前回評価時点では0であったが、今回計上されている。こういった管理が追加されたのか。

(事業担当課)

前は計上漏れと推察する。今回は計上しており正しく計算されている。

(委員)

若い人の就業支援など、林業従事者が働きやすい環境をつくっていると思うが、小学生など地元の子供たちが林業に触れる機会はあるか。

(事業担当課)

森林環境教育と呼ばれるもので、ボランティアの方々が子供たちを集めて行う森林学習の支援を行っている。智頭農林高校では、実際の現場に案内して車両系システムの研修会を行っている。鳥取大学、鳥取環境大学においても、林業を学んでいる方がいるので、希望者となるが林業の現場研修を開催し、我々の取り組みについて理解を得られる場を設定している。

<窓山線に係る質疑>

(委員)

事業のことではないが、公表となる説明資料にオオサンショウウオの分布地図があるが、日南町が公表しているものか。日南町が公表しているものなら問題ないと思うが、公表していないものであれば公表してよいものか。

(事業担当課)

日南町のホームページで公表されている指針の内容であり、説明資料も指針から抜粋しているため、特に問題はない。

(会長)

スライド6-3(河川別オオサンショウウオ保護区分)の地図はすでに公表済みか。

(事業担当課)

そうである。

(会長)

オオサンショウウオについて、林道を整備することによって特別保護流域にアクセスしやすくなることから、一般の方が踏み荒らす等のリスクも考えられるが、町と何か協議を行っているか。

(事業担当課)

現在はオオサンショウウオに配慮した設計を重視して行っているところで、今まさに協議中であり、今後話をしていく。

(会長)

町が策定したオオサンショウウオの保護指針の中にそのことについて言及はないか。

(事業担当課)

保護指針を確認したが無かった。

(会長)

そこは町が考えるところか。

(会長)

理由としても分かっているが、工事期間が長期化することが問題。数年間工期を延長しているがこの見込みの年数で完成できそうか。

(事業担当課)

休止した期間と工法検討のための期間を加味して決定している。

(会長)

10年確率で流量計算しているが、工事に適用する確率年を大きくすることは検討しているか。

(事業担当課)

できる規定になっており、被害があれば30年確率なども取り入れないといけないが、実際にはまだ取り入れていない。

(会長)

できる規定は実際に災害があったらできるのか。災害がなかったら10年確率を適用か。

(事業担当課)

そうである。ただ、30年確率を用いるにしても代替工法等を検討し費用対効果を検証しなければ事業採択にはならない。

<中ノ津線、窓山線に係る審議>

(会長)

質問等尽きたようなので、まずは中ノ津線の審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

中ノ津線については、特段の大きな宿題も出ていないことから、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりまとめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

次に窓山線の審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

窓山線についても、特段の大きな宿題も出ていないことから、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりまとめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、中ノ津線、窓山線の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

○大規模特定河川事業（塩見川）

(会長)

スライド 18 ページ中のグラフについて、事業期間終了後である令和 14 年度の便益がはね上がっている形になっているが、どういった理由か。

(事業担当課)

確認する。(宿題)

(会長)

便益の評価方法から考えると、地盤改良を追加することによる便益の増加はないという

理解でよいか。

(事業担当課)

そのとおり。

(会長)

前回評価時点よりも、被害軽減期待額(便益)が増えた主な理由は、家屋や田畑の単価が上がったためという理解でよいか。

(事業担当課)

そのとおり。

(会長)

質問等尽きたようなので、審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

この事業については、大きな宿題事項も出ていないことから、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりまとめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、塩見川の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

宿題については、このあと回答をお願いします。

【宿題回答】

(事業担当課)

スライド 19 ページ目の費用対効果の計算表において、令和 13 年度の建設費累計費用に令和 13 年度の費用 (C) を足し合わせていなかった。

便益の計算については、事業期間中の建設費の累計から各年度の比率(進捗率)を算出し、その比率により年度ごとの便益を案分計算している。

このため、令和 14 年度の便益がはね上がっているのではなく、令和 13 年度の便益が落ち込んだ形となっている。

計算しなおした結果、便益が若干上がったことにより、費用対効果が 1.29 から 1.30 となる。

(会長)

計算間違いには厳に注意してもらいたい。

違算ということになるが、便益が増える方であるため、資料差し替えで対応させてもらう。

○一般国道 313 号道路改築事業（倉吉道路、倉吉関金道路）

(委員)

倉吉 IC から倉吉西 IC の区間の交通量は増加傾向で、倉吉西 IC から倉吉南 IC の間は交通量が減少傾向ということだが、各評価時点で基準となる交通量調査年度が違うために数値に違いが出たという説明が理解できなかった。また、小鴨周辺は人口が増えているというイメージなので、交通量が少ないという理解ができなかった。

(事業担当課)

平成 27 年調査における現況交通量が、平成 22 年の調査結果に比べて減っていたということが将来交通量の予測においても反映されたものである。

(委員)

これからも減っていくと考えられるのか。

(事業担当課)

その通り。交通量推計においては、大規模開発などは反映されるが、一般的な宅地開発などは反映されない場合が多いため、体感的に増えるという感覚があったとしても、倉吉市南部においては交通量が減るという推計になっていると思われる。

(委員)

(小鴨周辺は)人口が増えているので、普段国道 313 号を利用している者としては不思議な感じがした。

(会長)

推計に使用しているデータは平成 27 年調査のものか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

7年前のデータで推計しているのだから、今、調査したとすれば違う結果がでる可能性はあるか。

(事業担当課)

その可能性はある。

(会長)

交通事故の便益の考え方についてだが、整備前と整備後の算定に使用する交通量は、一般道の交通量を用いるのか。

(事業担当課)

一般道と自動車専用道路の両方を使用して算定する。整備有りの場合と整備無しの場合を算定して、その差分を便益として算定する。

(会長)

算定する場合の交通量は、倉吉道路の交通量なのか、国道313号現道の交通量か。

(事業担当課)

整備前は国道313号現道のみの交通量を使って算定し、整備後は現道と新しい倉吉道路の交通量を使う。整備無しの場合は倉吉道路が無いので現道の交通量で算出する。整備有りの場合は、倉吉道路を整備することで、周辺道路の交通量が減って交通事故の損失額が減る。これを影響のある路線すべてにおいて合計し、事故による損失額がトータルとして減るという形で交通事故減少便益を算定している。

(会長)

倉吉道路は自動車専用道路だが、一般道と自動車専用道路で交通事故が起こる際の原単位は同じなのか。事故の発生確率が大きく違うと感じられる。

(事業担当課)

アクセスコントロールしていない一般道と、インターチェンジからしか出入りできない高速道路ではそれぞれ別の原単位となる。

(会長)

理解した。

(委員)

倉吉道路の経緯表に記載されている計画交通量 7,200～12,800 台は、交通量推計結果説明図の 128 と 72 に対応しているということか。

(事業担当課)

その通り。

(委員)

計算では 12,800 台を使用して計算されているかと思うが、なぜ 7,200 台を考慮せず最大値を使用するのか。

(事業担当課)

算定においては、7,200～12,800 台の幅がある中で、延長と台数の加重平均から求めた 11,700 台という数値を使用しているため、7,200 台も考慮して便益を算定している。

(委員)

前回評価時は計画交通量の幅が 2,000 台程度の差だったが、今回は 5,000 台程度の幅が空いている。12,800 台を使用して計算していると思ったが、低い側の計画交通量も加味しており計算しており、過大評価にはならないということか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

定性的効果の評価のうち、産業振興・地域活性化の公共施設等へのアクセス向上についてであるが、病院等の主要な施設が倉吉道路の東側に集中している。倉吉道路は主要な施設に並行するように通っているため、アクセス時に倉吉道路を使わないのではないか。

10 キロ圏内にあるということで評価してよいとも思われるが、整備後も一般道でアクセスするのではないかと考えられるが、評価してよいか。

(事業担当課)

倉吉道路については確かに言われるとおりではあるが、倉吉道路の整備により交通が分

散するため市内が走りやすくなり主要施設へのアクセス向上に繋がると考える。

(会長)

わかった。

(事業担当課)

あと1点、鳥取中部ふるさと広域連合の防災ステーションが倉吉道路沿いにあり、先月の豪雨時もそこにストックしてある建設資材を使用した。そういった活用がされるという点でも評価されると考えている。

(会長)

防災ステーションの観点でも評価できるという考え方は理解した。倉吉道路の近傍に西倉吉消防署もあり、緊急時に倉吉道路を通ることもあり得るかと思う。いずれにせよ、現道交通量が減って各施設へのアクセスがよくなるということで評価基準を満たしていると理解した。

(会長)

質問等尽きたようなので、まずは倉吉道路の審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

倉吉道路については、特段の大きな宿題も出ていないことから、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりまとめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、倉吉道路の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

(会長)

次に倉吉関金道路の審議に入りたいがよいか、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

倉吉関金道路についても、特段の大きな宿題も出ていないことから、諮問された事業の継続は妥当であるという方向で、特に付帯意見等はない形でとりまとめさせていただくがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、倉吉関金道路の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

○一般国道181号道路改築事業（江府道路）

(会長)

水文調査が継続中ということだが、久連トンネルの下流側に井戸が多いが影響は今のところみられないということによいか。

(事業担当課)

久連トンネルは現在掘削中であるが、まだ井戸がある集落まで到達していない。今後、掘削が集落に近づいた時点で調査を実施する。

(会長)

影響があった場合は補償するのか。

(事業担当課)

国土交通省の鳥取西道路の事例では、掘削後1～2年程度継続調査を行い、因果関係が否定できないということになれば代替の水の確保をしていたと思う。仮に久連トンネルで同様の事態が起これば、水の減り具合にもよるが、何らかの対応が必要となると考えている。

(委員)

交通量の調査が令和3年で、交通事故は平成30年～令和4年の5年間などデータの期間

がバラバラで統一されていない。評価する時点で統一した期間は決まっていないのか。また、調査する年度が違えば交通量も変わると思うが問題ないか。

(事業担当課)

基準となる交通量は、国のマニュアルに基づいている。現在は令和 22 年の計画交通量に基づき整備あり・なしで便益を算出するのが国のルールである。一方、県の定性的効果の評価においては、評価時点で過去 5 年間の交通事故件数を評価することとなっており、国のマニュアルと県のマニュアルの違いで期間に違いが生まれている。

(委員)

現況交通量の調査は、今回の評価に近い年度で実施しているものか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

前回評価時は平成 27 年の現況交通量を使用していた。将来交通量推計は平成 22 年センサスをベースにしていた。これは国のルールがそうなっているのか。今回評価時は令和 3 年の現況交通量を使用し、将来交通量推計は平成 27 年センサスペースを使用するというルールか。

(事業担当課)

全国的にそうである。令和 3 年調査が直近であり、現況交通量は把握しているが、どこからどこに向かうという OD 表の整理が現時点ではできていない。そのため、現時点では令和 3 年の調査結果は将来交通量推計には使用できず、平成 27 年センサスペースの将来交通量が最新となる。

(会長)

令和 3 年の現況交通量調査の結果は、国にも報告されているものか。

(事業担当課)

全国一律で調査している。

(会長)

令和 3 年に全国一律で交通量調査を行ったが、調査結果を解析して将来交通量の算定まで出来る状態ではないので、計画を立てる際は平成 27 年の交通量を基にした推計結果を使

用するということか。

(事業担当課)

その通り。令和3年センサスは全国一律調査で得られた結果であるが、調査結果をOD表分析するところまではできていないため、OD表が整理できている平成27年センサスベースのものを使用している。

(会長)

現況調査において上限が大きく減少しているが、その原因分析はしていないのか。

(事業担当課)

現況交通量は倉吉道路でも減少しており、全国的に減少傾向である。減り幅が大きいということはあるが、その理由までは分析できていない。

(会長)

完成が令和12年度となるため、5年毎の再評価をもう一度受ける必要がある。交通量はさらに減少すると考えられ、B/Cはさらに厳しい数値となるのではないか。江府町や日野町は人口減少もかなり進んでおり、定性的評価しかないと思われる。

(事業担当課)

その心配はある。次の再評価を受ける際は、令和3年センサスベースの交通量推計となると思われるため、おそらく計画交通量も今よりも減少すると思われる。

(会長)

中山間地域では経済的観点だけでは事業評価が成り立たないため、定性的評価は非常に合理的であると考えます。しかしながら、中山間地の人口減少がさらに進んだ場合、定性的評価の中身自体を将来的に見直す必要があるという認識はされているか。

(事業担当課)

平成28年に作成したものを平成30年に見直している。世間的な感覚と乖離することになるといけないと思うので、人口減が大きくなるようであれば、その状況で事業を評価するに適した指標を考えないといけないと思っている。

(会長)

妥当な方針だと思う。ただ、この定性評価の項目のなかには、クリアされないはずはないような項目もあると感じる。今回はこの項目で評価するという事になっているため、特に

議論があるわけではない。

(委員)

路線バス等の路線であることという評価項目について、交通分散によって運行時間の定時性が向上するという理由だが、現況では定時運行がなされていない時間帯があるのか。

(事業担当課)

渋滞が発生したからといってバスが遅れないよう時刻表は余裕を見込んで作成されていると考えられるため、当該路線でバスが遅れてなかなか来ないということはないと思われる。少なくとも、現道の交通量が減少することで移動時間の短縮が図られるため、路線バスの走行性、時間短縮性が向上するという意味合いもあると考えられる。

(会長)

中山間地域の評価項目には渋滞解消は入っていない。バスは時刻表通りに運行されるので、短縮ということはないのではないかと。時刻表の見直しはあるかもしれないが。

(事業担当課)

時刻表を見直すという形で移動時間短縮効果があると思われる。江府道路が開通すれば移動時間が何分か短くなることは明らかなので、それが時刻表に反映されればバスによる移動時間の短縮に繋がるのではないかと考える。

(会長)

ちょっと厳しいかと思うが、国道 181 号沿線の住民もおり、公共交通機関の路線であることで評価するという事だと思う。今の説明でよいか。

(委員)

はい。

(委員)

なかなか厳しいかと思うが、バス路線であるということが評価基準ということでよいか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

車が減れば運行環境は確かに改善されると思う。右折車等が減少すれば事故の確率も下

がると思う。

(事業担当課)

例えば江尾から3分かかっていたものが江府道路開通により右折待ちなどによる滞留がなくなれば、大部分2分で行けるようになったということになれば、時刻表も改善されることになるので、バスによる移動時間の短縮が生まれて、それも便益として中山間地域の人々の生活に資すると考えている。

(会長)

存在しない便益ではないことはわかった。

(委員)

それでは質問は尽きたようなので、これから審議に入る。

江府道路のB/Cは0.63となったが、中山間地域向けの定性評価において18項目該当しているので、定量評価ではCランクだが、定性評価ではAランクなので事業を行う価値があるという総合評価となったが、何か意見はあるか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(委員)

速やかな開通を望むところだが、予測できない工事でもあるので、特段の付帯意見は付けないこととし、江府道路については事業の継続は妥当ということで答申の作成を進めるがよいか。

(各委員)

(異議等の発言なし)

(会長)

それでは、諮問された江府道路の事業の継続は妥当であるという方向でとりまとめ、知事への答申案の作成に向かうこととする。

(会長)

それでは以上をもって全ての事業が継続審議なしということで答申の作成を進める。

令和5年9月12日

会 長 猪 迫 耕 二

署名委員 南 野 友 香

署名委員 村 江 利 津